



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-02112021-230911  
CG-MH-E-02112021-230911

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 537]

नई दिल्ली, सोमवार, नवम्बर 1, 2021/कार्तिक 10, 1943

No. 537]

NEW DELHI, MONDAY, NOVEMBER 1, 2021/KARTIKA 10, 1943

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 27 अक्टूबर, 2021

**सं. टीएमपी/48/2021-एनएमपीटी.**—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, मौजूदा कार्यनिष्पादन मानदंडों के विस्तार, आदेश सं. टीएमपी/73/2018-एनएमपीटी दिनांक 10 अक्टूबर 2019 द्वारा निर्धारित और आदेश सं. टीएमपी/73/2018-एनएमपीटी दिनांक 28 अक्टूबर 2020 द्वारा विस्तारित रॉक फास्फेट के लिए कार्यनिष्पादन मानदंडों में प्रस्तावित कटौती और नए कार्गो अर्थात् औद्योगिक नमक के लिए कार्यनिष्पादन मानदंड के समावेशन हेतु न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

**सं. टीएमपी/48/2021-एनएमपीटी**

न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास

- - -

आवेदक

कोरम

(i) श्री टी.एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री सुनील कुमार सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

**आदेश**

(अक्टूबर, 2021 के 26 वें दिन पारित)

यह मामला मौजूदा कार्यनिष्पादन मानदंडों के विस्तार, आदेश सं. टीएमपी/73/2018-एनएमपीटी दिनांक 10 अक्टूबर 2019 द्वारा निर्धारित और आदेश सं. टीएमपी/73/2018-एनएमपीटी दिनांक 28 अक्टूबर 2020 द्वारा विस्तारित रॉक फास्फेट के लिए कार्यनिष्पादन मानदंडों में प्रस्तावित कटौती और नए कार्गो अर्थात् औद्योगिक नमक के लिए कार्यनिष्पादन मानदंड के समावेशन हेतु न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. एनएमपीटी ने मौजूदा कार्यनिष्पादन मानदंडों के विस्तार, आदेश सं. टीएमपी/73/2018-एनएमपीटी दिनांक 10 अक्टूबर 2019 द्वारा निर्धारित और आदेश सं. टीएमपी/73/2018-एनएमपीटी दिनांक 28 अक्टूबर 2020 द्वारा विस्तारित रॉक फास्फेट के लिए कार्यनिष्पादन मानदंडों में प्रस्तावित कटौती और नए कार्गो अर्थात् औद्योगिक नमक के लिए कार्यनिष्पादन मानदंड के समावेशन हेतु अपना संपूर्ण प्रस्ताव ईमेल दिनांक 08 सितंबर 2021 के साथ अपने ईमेल दिनांक 01 सितंबर 2021 द्वारा अग्रेषित किया था। विषय प्रस्ताव हेतु एनएमपीटी के लिए न्यासी बोर्ड का अनुमोदन इस प्रस्ताव के साथ नहीं लगाया गया है। इस संबंध में, हमारे पत्र दिनांक 09 सितंबर 2021 द्वारा एनएमपीटी से अनुरोध किया गया था कि विषय प्रस्ताव के लिए एनएमपीटी के न्यासी बोर्ड के अनुमोदन की प्रति भेजें। एनएमपीटी के प्रतिसाद की प्रतीक्षा है।
3. उक्त प्रस्ताव पर एनएमपीटी में संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों के साथ परामर्श किया गया था। किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठन ने अभी तक कोई टिप्पणी नहीं भेजी है। इस मामले की संयुक्त सुनवाई 06 अक्टूबर 2021 को वीडियो कांफ्रेंसिंग के माध्यम से आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, एनएमपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपने निवेदन पेश किए थे।
4. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, इस प्राधिकरण ने एनएमपीटी द्वारा 08 सितंबर 2021 के साथ दिनांक 01 सितंबर 2021 द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव का निपटान करते हुए एक स्पष्ट आदेश पारित किया था।
- 5.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, नए कार्गो अर्थात् औद्योगिक नमक के लिए प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानदंडों और रॉक फास्फेट के लिए संशोधित कम किए गए कार्यनिष्पादन मानदंडों के साथ मौजूदा कार्यनिष्पादन मानदंडों के विस्तार हेतु एनएमपीटी का प्रस्ताव निम्नवत् अनुमोदित किया गया है:-

**“(क) शुष्क बल्क कार्गो के लिए उत्पादकता मानदंडः**

(टन/दिन)

क्र.सं.	घटक	100 टन और अधिक क्षमता की एमएचसी (2 सं.)	64 टन एमएचसी (2 सं.)	जलयान क्रेन (4 सं.)
1	कोयला	22000	14000	13000
2	पेट कोक	16400	10000	12000
3	मेट कोक	12000	7700	7500
4	यूरिया	11600	7400	7000
5	डीएपी/एसओपी	11600	7400	7000
6	एमओपी	12900	9500	8500
7	सल्फर	12000	8600	8000
8	जिप्सम और अन्य अयस्क एवं खनिज	20000	9600	11000
9	चूनापत्थर/डोलोमाइट	12000	10000	8000
10	बेन्टोनाइट	12000	8000	7300
11	रॉक फास्फेट और अन्य एफआरएम	4000	3500	3500
12	अन्य तैयार उर्वरक	11600	7400	6600
13	लौह अयस्क फाइन्स	21600	12000	14500
14	खाद्यान्न	10400	5000	5000
15	नदी रेत	20000	14000	16000
16	औद्योगिक नमक	14500	13500	12000

**(ख) प्रोत्साहन/जुर्माना:**

समय-समय पर निर्धारित घटक-अवसंरचना संयोग हेतु कार्यनिष्पादन मानदंड के आधार पर, जलयान के घंटों में विराम की अवधि जलयान से जलयान से जलयान के आधार पर पत्तन द्वारा विनिर्दिष्ट की जाएगी। प्रत्येक जलयान के लिए, वास्तविक बर्थ विराम नौचालन समय के लिए “अंतर्गामी पाइलटेंज के अंत” के आधार पर गणना किया जाएगा। वास्तविक बर्थ विराम की जलयान-घटक संयोग के लिए विनिर्दिष्ट किए गए बर्थ विराम के साथ तुलना की जाएगी। विनिर्दिष्ट समय की तुलना में जलयान के कम अथवा अधिक विराम के मामले में निम्नलिखित प्रोत्साहन अथवा जुर्माने वसूल किए जाएंगे:

क्र.सं.	विवरण	प्रोत्साहन	जुर्माना
(i)	विनिर्दिष्ट समय के 5 प्रतिशत (उच्चतर अथवा निम्नतर) के भीतर जलयान विराम	---शून्य---	---शून्य---
(ii)	विनिर्दिष्ट समय की अपेक्षा 5 प्रतिशत से अधिक जलयान विराम	---एनए---	अतिरिक्त घंटों की सं. X रु. 3500/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग
(iii)	विनिर्दिष्ट समय की अपेक्षा 5 प्रतिशत से कम जलयान विराम	बचत किए गए अतिरिक्त घंटों की सं. X रु. 350/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग	---एनए---

**टिप्पणी:**

- (i) जुमाने/प्रोत्साहन की गणना के प्रयोजन के लिए प्रत्येक जलयान द्वारा अर्जित वास्तविक कार्यनिष्पादन की गणना करते समय, पत्तन संबंधित अथवा मौसम संबंधित मुद्दों के कारण परिचालनों के किसी प्रकार से रुकने की छूट दी जाएगी। ऐसी छूट निम्नवत् सीमित होगी:-
- (क) बर्थ में पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाये गए उपस्कर का खराब होना/अनुपलब्धता।
- (ख) तथ्य विवरण (एसओएफ) में यथा निर्दिष्ट मौसम संबंधित रूकावटें।
- (ग) पत्तन के कारण बर्थों के बीच जलयानों का स्थानांतरण। पत्तन को ऐसे मामलों की बारंबारता के ऐतिहासिक आंकड़ों का रिकार्ड व्यवस्थित करना होगा।
- (घ) पत्तन के कारण नौचालन के लिए तैयार सेलिंग पोस्ट पोत में कोई विलंब अर्थात् पाइलट/टग अनुपलब्धता, ज्वारभाटीय परिस्थिति।
- (ङ). जलयानों के लिए निर्धारित मानदंडों के भीतर डुबाव सर्वेक्षण। दिशानिर्देश के रूप में अंतरिम डुबाव सर्वेक्षण के लिए अधिकतम 30 मिनट प्रति पार्टी अनुमति होगी। डुबाव सर्वेक्षणों में लगने वाला कोई अतिरिक्त समय बर्थ विराम में सुविचारित किया जाएगा। पत्तन को यह सुनिश्चित करने के लिए हर प्रयास करने चाहिए कि बहु-पक्षीय परेक्षणों के मामले में, संयुक्त सर्वेक्षक नियुक्त किए जाएं ताकि अंतरिम डुबाव सर्वेक्षणों के दौरान लगने वाले समय को कम किया जा सके।
- अन्य कारणों की वजह से किन्हीं रूकावटों को तब तक कार्यनिष्पादन मानदंडों की गणना के लिए नहीं छोड़ा जाएगा जब तक बोर्ड द्वारा विशेष रूप से अनुमोदित नहीं किया जाता है।
- (ii) स्टीमर एजेंट पोत की बर्थिंग से पहले 'पोत योजना' जमा करें।
- (iii) पोत के विराम का विनिर्दिष्ट समय बर्थ में विराम के दौरान पोत से कुल कार्गो उतराई/लदाई और घटक के लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानदंड के आधार पर परिगणित किया जाएगा। उदाहरणार्थ, 100 टन और अधिक क्षमता की दो एमएचसी के माध्यम से प्रहरित 44,000 टन कोयले की दुलाई करने वाला पोत, पोत के विराम का विनिर्दिष्ट समय 48 घंटे अर्थात्  $(44,000/22,000) \times 24$  होगा।
- (iv) बर्थ में पोत के विराम के विनिर्दिष्ट समय से अधिक बर्थ में पोत के विराम के लिए रु. 3500/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग का जुर्माना और बर्थ में पोत के विराम के विनिर्दिष्ट समय से निम्नतर बर्थ में पोत के विराम के लिए रु. 350/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग का प्रोत्साहन।
- (v) यदि पोत का बर्थ में कुल विराम विनिर्दिष्ट समय से 3 घंटे कम रहता है तो स्टीवडोर रु. 1050/- (अर्थात् रु.  $350 \times 3$ ) के प्रोत्साहन के लिए पात्र होंगे और जुर्माने के मामले में विनिर्दिष्ट समय से 3 घंटे अधिक पोत विरामों के मामले में रु. 10,500/- (अर्थात् रु.  $3500 \times 3$ ) की अदायगी करनी होगी।
- (vi) चूँकि कार्गो प्रहस्तन के लिए स्टीवडोरों को लाइसेंस पत्तन द्वारा जारी किए जाते हैं और स्टीवडोर कार्गो प्रहस्तन के लिए संसाधनों का प्रयोग करते हैं, इसलिए स्टीवडोर प्रोत्साहन तथा जुर्माना भी वहन करेंगे।
- (vii) गियरवाले पोतों से यह उम्मीद की जाती है कि वे कार्गो की लदाई/उतराई के पूरा होने तक सभी क्रेनों का परिचालन करें। ऐसे गियरवाले पोत जो जलयान क्रेनों की खराबी अथवा पत्तन पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से कार्गो लदाई/उतराई परिचालनों के लिए सभी अथवा किन्हीं जलयान क्रेन नियुक्त करने में असमर्थ होते हैं, पोत एजेंट/आयातक/निर्यातक को जलयान गियर के परिचालन में आने तक उपलब्धता के अधीन हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) नियुक्त करनी होगी।
- (viii) बेहतर कार्यकुशलता अर्जित करने के लिए पोतों द्वारा 2 से अधिक एचएमसी का प्रयोग किए जाने की स्थिति में, प्रोत्साहन/जुर्माना 2 एचएमसी के लिए उत्पादकता मानदंडों पर विचार करते हुए गणना किया जाएगा।
- (ix) जब पोत निर्धारित उत्पादकता मानदंड अर्जित नहीं करते हैं तो एनएमपीटी के पास यह अधिकार होगा कि ऊपर निर्धारित दर पर जुर्माना प्रभारों, यदि कोई हों, की वसूली के अलावा जलयान के जोखिम तथा लागत पर पोत को लंगरगाह में स्थानांतरित कर सकता है।
- (x) एनएमपीटी वार्षिक आधार पर उत्पादकता मानदंडों की समीक्षा करे और पत्तन, पोत परिवहन तथा जलमार्ग मंत्रालय (एमओपीएसडब्ल्यू) (तत्कालीन पोत परिवहन मंत्रालय) द्वारा जारी किए गए महापत्तनों हेतु शुष्क बल्क कार्गो के लिए बर्थिंग नीति, 2016 में यथा विनिर्दिष्ट स्थानीय शर्तों, बर्थ अवसंरचना का अपग्रेडेशन और पूर्व कार्यनिष्पादन आदि के आधार पर इसे संशोधित करे, यदि अपेक्षित हो।

**(ग) शुष्क बल्क कार्गो पोतों के लिए लंगरगाह प्रभार:**

शुष्क बल्क कार्गो हेतु लंगरगाह प्रभार एनएमपीटी के एसओआर के सामान्य संशोधन में यथा-निर्धारित सुविचारित करें।"

- 5.2. उपर्युक्त प्राक्धान 29 नवंबर 2021 से लागू होंगे और एनएमपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा इसे अनुमोदित किए जाने के अधीन एक वर्ष की अवधि अर्थात् 28 नवंबर 2022 तक वैध रहेंगे।
6. इस प्राधिकरण द्वारा पारित स्पष्ट आदेश के बारे में आने वाले समय में एनएमपीटी और प्रासंगिक उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को अलग-से सूचित और संप्रेषित किया जाएगा।

टी. एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./402/2021-22]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

Mumbai, the 27th October, 2021

**No.TAMP/48/2021-NMPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the New Mangalore Port Trust (NMPT) for extension of existing performance norms, reduction proposed in Performance Norms for rock phosphate prescribed vide order No.TAMP/73/2018-NMPT dated 10 October 2019 and extended vide Order No.TAMP/73/2018-NMPT dated 28 October 2020 and for incorporation of performance norms for new cargo viz. industrial salt as in the Order appended hereto.

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### Case No.TAMP/48/2021-NMPT

**New Mangalore Port Trust**

---

**Applicant**

### QUORUM

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Sunil Kumar Singh, Member (Economic)

### ORDER

(Passed on this 26<sup>th</sup> day of October 2021)

This case relates to the proposal received from the New Mangalore Port Trust (NMPT) for extension of existing performance norms, reduction proposed in existing Performance Norms for rock phosphate prescribed vide order No.TAMP/73/2018-NMPT dated 10 October 2019 and extended vide Order No.TAMP/73/2018-NMPT dated 28 October 2020 and for incorporation of performance norms for a new cargo viz. industrial salt.

2. The NMPT has vide its email dated 01 September 2021 alongwith email dated 08 September 2021 forwarded its complete proposal for extension of existing performance norms, reduction proposed in existing Performance Norms for rock phosphate prescribed vide order No.TAMP/73/2018-NMPT dated 10 October 2019 and extended vide Order No.TAMP/73/2018-NMPT dated 28 October 2020 and for incorporation of performance norms for a new cargo viz. industrial salt. The approval of the Board of Trustees of the NMPT for subject proposal is not accompanied with the proposal. In this regard, NMPT was, vide our letter dated 09 September 2021 requested to furnish a copy of the approval of Board of Trustees of NMPT for the subject proposal at the earliest. Response of NMPT is awaited.

3. The said proposal was taken on consultation with the concerned users/ user organisations at the NMPT. No user / user organisation have so far furnished their comments. A joint hearing in this case was held on 06 October 2021 through Video Conferencing. At the joint hearing, the NMPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

4. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, this Authority has passed a speaking Order disposing of the proposal filed by the NMPT dated 01 September 2021 alongwith 08 September 2021.

5.1. In the result, and for the reasons given above and based on collective application of mind, the proposal of NMPT for extension of existing Performance norms along with revised reduced Performance Norms for Rock Phosphate and Performance Norms proposed for a new cargo viz., Industrial Salt is approved as follows:

(a) **Productivity Norms for dry bulk cargo:**

(Tonnes/ day)

Sl. No.	Commodity	MHC of 100T and above capacity (2 Nos.)	64T MHC (2Nos.)	Ship Crane (4Nos.)
1	Coal	22000	14000	13000
2	Pet Coke	16400	10000	12000
3	Met Coke	12000	7700	7500
4	Urea	11600	7400	7000
5	DAP/SOP	11600	7400	7000
6	MOP	12900	9500	8500
7	Sulphur	12000	8600	8000
8	Gypsum and other Ores and Minerals	20000	9600	11000
9	Limestone/ Dolomite	12000	10000	8000
10	Bentonite	12000	8000	7300
11	Rock Phosphate and other FRM	4000	3500	3500
12	Other Finished fertilizer	11600	7400	6600
13	Iron Ore Fines	21600	12000	14500
14	Food Grains	10400	5000	5000
15	River Sand	20000	14000	16000
16	Industrial Salt	14500	13500	12000

(b) **Incentive/ Penalty:**

Based on the performance norm for the commodity-infrastructure combination fixed from time to time, the duration of ship's stay in hours will be stipulated by the port on ship to ship basis. For each ship, actual berth stay will be calculated based on "end of inward pilotage" to sailing time. The actual berth stay will be compared with stipulated berth stay for the ship-commodity combination. Following incentive or penalties will be levied in case of lower or higher stay of ship as compared to stipulated time.

Sl. No.	Description	Incentive	Penalties
(i)	Ship stays within 5% (higher or lower) of stipulated time	---NIL--	---NIL--
(ii)	Ship stays more than 5% higher than the stipulated time	---NA--	No. of additional hours X ₹3500/- per hour or part thereof.
(iii)	Ship stay more than 5% lower than the stipulated time	No. of additional hours saved X ₹350/- per hour or part thereof.	---NA--

**Note:**

- (i). In computing actual performance achieved by each ship for the purpose of calculating penalty/ incentive any stoppage of operations on account of port-related or weather-related issues will be discounted. Such exclusions will be limited to:

- (a) Break-down/ non-availability of port provided equipment at berth.
- (b) Weather related stoppages as indicated in the Statement of Facts (SOF).
- (c) Shifting of ships between berths on account of port. Port is required to maintain a record of a historical data of the frequency of such cases.
- (d) Any delays in sailing post vessel readiness to sail on account of port i.e. pilot/ tug unavailability, tidal conditions.
- (e) Draft surveys within the prescribed norms for ships. As a guideline maximum 30 minutes per party for interim draft survey should be allowed. Any additional time incurred in draft surveys will be considered in berth stay. Port should also make all attempts to ensure that in case of multi-party consignments, common surveyors are appointed so as to reduce time lost during interim draft surveys.

Any stoppages because of other reasons are not to be excluded for calculation of performance norms, unless specifically approved by Board.

- (ii) Steamer Agents to submit the 'vessel planning' prior to berthing of the vessel.
- (iii) The Stipulated time of stay of vessel shall be calculated based on the total cargo discharged/loaded from the vessel during the stay at berth and the performance norm prescribed for the commodity. For example, a vessel carrying 44,000 tonnes of coal handled through two Nos. of MHC of 100T and above capacity the stipulated time of stay of vessel will be 48 hours i.e.  $(44,000/22,000) \times 24$ .
- (iv) The penalty of ₹3,500/- per hour or part thereof for the stay of vessel at berth higher than the stipulated time of stay of vessel at berth and incentive of ₹350/- per hour or part thereof for the stay of vessel at berth lower than the stipulated time of stay of vessel at berth.
- (v) If the total stay at berth of a vessel is 3 hours lower than the stipulated time, the Stevedores are eligible for incentive of ₹1,050/- (i.e.  $₹350 \times 3$ ) and in case of vessel stays 3 hours higher than the stipulated time they shall be liable to pay ₹10,500/- (i.e.  $₹3,500 \times 3$ ) in case of penalty.
- (vi) Since licenses are issued by the Port to Stevedores for handling cargo and the stevedores indent resources for handling cargo, the Stevedores would avail incentive and also bear the penalty.
- (vii) The geared vessels are expected to operate all cranes till the completion of loading/ unloading of cargo. Such geared vessels which are unable to engage all or any ship crane for cargo loading/ unloading operations due to breakdown of ship cranes or any other reasons not attributable to port, the vessel agent/importer/exporter is liable to engage Harbour Mobile Crane (HMC) subject to availability till the ship gears is/ are made operational.
- (viii) In case of vessels using more than 2 HMCs to achieve better efficiency, the incentive/ penalty to be calculated considering the productivity norms for 2 HMCs.
- (ix) Where the vessel is not achieving the prescribed productivity norms, NMPT reserve the right to shift the vessel to anchorage at the risk and cost of the ship in addition to levy of penalty charges, if any, at the above prescribed rate.
- (x) NMPT may review the productivity norms on annual basis and revise the same, if required, based on local conditions, up-gradation of berth infrastructure and past performance etc. as stipulated in the Berthing Policy for Dry bulk cargo for Major Ports, 2016 issued by the Ministry of Port, Shipping and Waterways (MOPSW) [the then Ministry of Shipping].

(c) **Anchorage charges for Dry Bulk Cargo Vessels:**

The Anchorage charges for dry bulk cargo may be considered as prescribed in the general revision of SOR of NMPT."

5.2. The above provisions shall come into effect from 29 November 2021 and shall remain valid for a period of one year i.e. till 28 November 2022 subject to Board of Trustees of NMPT approves the same.

6. The Speaking Order passed by this Authority will be intimated separately and communicated to the NMPT and the relevant users/ user organisations in due course of time.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./402/2021-22]